

Número

157 diciembre 2025

m

www.auto10.com



motorlife

digital e interactiva del motor



Calendario 2026

Regalo para guardar en tu PC o móvil

Más de 120 coches - Más de 50 marcas - Lanzamientos por temporadas

Revistas.PeruRadio.net.pe

GO ELECTRIC

Ford



PIDE TU PRUEBA



Gama Eléctrica desde 120€/mes Y además con 5 años de mantenimiento gratis*

Cuota de 4.500€ en el mes 24¹. Entrada 7.200€. Cuota final 16.660€. Plazo 37 meses. *En los términos señalados en ford.es

Gama eléctricos Ford (Puma Gen-E, Explorer, Capri, Mustang Mach-E): Consumo eléctrico (kWh/100 Km) ciclo combinado de 13,1 a 21,0. Emisiones de CO2 WLTP 0 g/Km. Autonomía estimada ciclo combinado desde 353 hasta 627 km. Valores de consumo, emisiones y autonomía obtenidos según el ciclo de homologación WLTP que varían en función del modelo y las opciones seleccionadas. La autonomía real puede variar debido a diversos factores (entre otros, condiciones meteorológicas, estilo de conducción, perfil de la ruta o estado del vehículo). PUMA GEN-E FWD 43kwh 168cv. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. Promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., con permanencia min. 25 meses. Incluye descuento vinculado al sistema de Certificados de Ahorro Energético (CAE), sujeto a la compra de vehículo eléctrico y achatarramiento o entrega de un vehículo de combustión (más info. CAE en www.ford.es y BOE 173/2024). Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 15.000 kms/año. Precio Financiando 28.466,69€. 35 cuotas de 120€/mes. La cuota de 4.500€ será abonada en el mes 24. Entrada 7.200€. Cuota final 16.660€. Importe total del crédito 21.266,69€. Importe de los intereses y Coste Total del Crédito 4.093,31€. Comisión de apertura 0€. TIN 6,75%. TAE 6,96%. Importe total adeudado 25.360€. Precio total a plazos 32.560€. Precio de adquisición al contado 28.966,69€. Sistema de amortización francés. *Cubre las revisiones según el plan de mantenimiento oficial de tu Ford (varía por modelo), conforme a las condiciones del contrato Ford Protect Mantenimiento. Revisiones limitadas a lo establecido en dicho contrato. Más información y condiciones del contrato en www.ford.es. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. La versión visualizada del vehículo puede no coincidir con la ofertada. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. La financiación está diseñada en previsión de la recepción de la ayuda del MOVES III por el cliente. Consta de cuotas mensuales regulares, con una cuota irregular más alta en el mes 24. El cliente podrá utilizar la ayuda del Plan MOVES III, en caso de recibirla, para cubrir esta cuota irregular. Es responsabilidad del cliente verificar su elegibilidad para recibir la ayuda del MOVES III. La concesión o denegación de la ayuda no afectará las condiciones del contrato de financiación ni a las obligaciones de pago. Cuota Irregular del Mes 24: 4.500 €. Ayuda del Plan MOVES III: 4.500 €, disponible para clientes que adquieran un vehículo eléctrico. Sujeto a la vigencia y disponibilidad de fondos del MOVES III en su Comunidad Autónoma. Para más información sobre el Programa MOVES III del Gobierno y sus condiciones consulte la web del IDAE.



Arancha Pato Elgoibar
Directora



aranchapato



Arancha Pato



Una publicación de
Motorlife Comunicación S.L.
Suscríbete gratis en
www.motorlife.es

Editorial

A por 1,2 millones de coches

Ya han comenzado las previsiones sobre las ventas de coches en 2026. Los gurús más sabios las sitúan en 1,2 millones, acercándonos a las cifras previas al impacto de la pandemia. Unas cifras que supondrían un aumento en torno al 4 por ciento, si al final cerramos 2025 con un total de 1.150.000 unidades. Ese dinamismo del mercado genera una ventana de oportunidad enorme para nuevos actores y nuevas propuestas.

Es precisamente ese escenario el que me hace pensar que 2026 puede marcar un punto de inflexión: nuevos fabricantes, más modelos, precios más competitivos y una demanda consolidada de coches “verdes”. Por otra parte, para quienes ya siguen la evolución del sector con nuestra revista, quiero recordar que **regalamos con este número nuestro calendario de novedades 2026**: un práctico documento que recopila los lanzamientos más esperados —marcas nuevas y modelos nuevos— con su fecha estimada. Te lo puedes descargar y guardar en tu PC, y así tener a mano, cuando quieras, una hoja de ruta clara para el año que viene.

2025 nos ha mostrado que el coche eléctrico y electrificado tiene ya base firme; 2026 puede ser el año en que la revolución se note de verdad: más competencia, más opciones, más innovación... Desde Motorlife, estaremos atentos —y como siempre, contándotelo todo.

¡Felices Fiestas!

SUMARIO 157

Novedades 2026	6
Calendarios 2026	36
Novedad: Renault Twingo.....	46
Prueba: nuevo Peugeot 308	54
Prueba: nuevo Kia Sportage.....	62
Prueba: nuevo Renault Clio.....	70
Prueba: Omoda 5 SHS-H	80
Prueba: BYD Atto 2 DM-i.....	88
Reportaje: Los vintage eléctricos de Renault.....	96
Seguridad vial: A esquiar en coche	104
Reportaje: La historia de Bibendum.....	112



auto10.com

coches nuevos
actualidad
segunda mano
precios
reportajes
pruebas coches
foro consultas

asesorías
conducción
ecológicos
equipamientos
seguridad vial
deporte
coches clásicos

Calendari



Las marcas chinas se duplican y algunos
los fabricantes europeos aceleran hacia la ele
para plantar cara a Toyota

Texto: Che

2026



as ya son superventas. Mientras tanto,
electrificación y varios apuestan por el híbrido
ota, líder del segmento.

ma Bonilla



Abarth 600e Competizione.



Alfa Romeo Tonale.



Aston Martin DB12 S.

Abarth. Llega el escorpión más venenoso: el nuevo 600e Competizione. Eléctrico, con 280 CV de potencia y el color “Naranja Shock” con el que no pasarás desapercibido.

Alfa Romeo. La marca del Biscione renueva el Tonale, un SUV destinado a competir en el segmento más popular del mercado. Para ello, luce un nuevo diseño exterior más fresco, con guiños claros a su hermano pequeño, el Junior, y mantiene una gama de motores para todos los gustos: desde diésel hasta híbridos enchufables. “Alfa” también prepara una nueva edición especial para toda la gama y nuevas versiones sólo para el Giulia y el Stelvio.

Alpine. Aunque la marca francesa aún no ha mostrado el diseño final del nuevo A110 eléctrico, todo apunta a que seguirá fiel a su fórmula: coupé de aire vintage, dos plazas y peso ligero. Lo veremos a finales de año. Mientras tanto, el A390 ya rueda por nuestras carreteras con una gama de motores 100% eléctricos y mucho carácter deportivo.

Aston Martin. En 2026 llegarán las primeras unidades del DB12 S, la versión más salvaje del deportivo inglés. Con 700 CV acelera de 0 a 100 en 3,4 segundos y, atención, sin rastro de hibridación: sigue fiel a su V8 biturbo de pura adrenalina. Estará disponible en coupé o en versión Volante, para quien prefiera disfrutar del viento en la cara.

Audi. Después de un 2025 lleno de lanzamientos, cualquiera pensaría que Audi se tomaría unas vacaciones. Pues no. En 2026 llegan más modelos germánicos, empezando por el Audi Q9, un SUV gigantesco al estilo del BMW X7, rozando los cinco metros y pensado para marcar el techo de lujo de la marca. En el lado opuesto, el A2/Q2 e-Tron será el futuro eléctrico más pequeño de Audi... aunque su nombre final sigue siendo un secreto bien guardado.



BAIC X7.



Bentley Continental GT Supersport.



BMW Serie 3.

BAIC. Tras la irrupción de la marca en el mercado español en 2025 con el X55, el objetivo es aumentar poco a poco la gama europea. Y es que, en realidad, ya cuentan con más de 15 modelos a la venta en China, incluyendo la firma “ARCFOX”. De entre todos ellos llegará próximamente el nuevo X7, un SUV de tamaño medio e imagen deportiva. De confirmarse su evolución en el mercado, podría sumarse el BJ30, un todoterreno muy interesante por sus capacidades off-road.

Bentley. El coupé de superlujo Continental recibe una versión extrema de nombre “GT Supersport” que eleva la potencia de su motor V8 biturbo hasta los 666 CV y hace el 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Una muestra más del poder de la firma británica y, aún sin hibridación.

BMW. 2026 será un año muy importante para BMW. Tras revelar su último movimiento con el nuevo iX3, la revolución Neue Klasse de Baviera pasará a la gama del Serie 3. En principio, aterrizará como modelo 100% eléctrico bajo un rompedor lenguaje de diseño y un interior muy tecnológico y futurista (proyecta datos directamente a lo ancho del parabrisas). Podría compartir el sistema de propulsión con el iX3, otorgándole una autonomía superior a los 800 km.

BYD. BYD ha experimentado un crecimiento radical en apenas tres años hasta convertirse en 2025 en el fabricante que más híbridos enchufables vende del mundo. Para mantener el primer puesto, el Atto 2 estrena una versión PHEV, además de una alternativa eléctrica de más autonomía.



Changan Deepal S07.



Citroën AMI.



CUPRA Raval concept.



Dacia Sandero.

Changan. Dos años después del anuncio de la llegada a Europa, Changan mueve ficha y aterrizará definitivamente en nuevos mercados en 2026, entre ellos España e Italia. Será clave el Deepal S07, un SUV de tamaño medio con una imagen deportiva, versiones 100% eléctricas y, más adelante, opciones híbridas e híbridas enchufables.

Citroën. El protagonista del calendario 2026 de la marca francesa es el C5 Aircross. Las primeras unidades aterrizarán en los concesionarios en enero. El simpático AML recibirá la edición RipCurl, con detalles diferenciales únicos para el cuadriciclo eléctrico ligero.

CUPRA. La marca española pondrá en marcha su plan de lanzamientos de 2026 con el Raval, su nuevo SUV urbano totalmente eléctrico. El Born también recibe una actualización, con un diseño exterior renovado. Además, CUPRA amplía su oferta en segmento de los hot-hatch con dos pesos pesados: el León VS TCR, con kit específico, arneses de serie y hasta 325 CV, y el Formentor VZ5, con motor de cinco cilindros, tracción total y 390 CV.

Dacia. El Sandero incorpora una imagen nueva, más moderna y atractiva en un segundo restyling. La gama de motores suma propulsores más potentes y conserva las versiones con depósito de GLP. Todas estas novedades las introduce también la versión SUV, de apellido Stepway, y la variante familiar, con hasta 7 plazas, y que recibe el nombre de "Jogger". Esta última también con motor híbrido convencional de 145 CV y etiqueta ECO.



Dongfeng.



DR 3.



Ebro s900 PHEV.



Fiat.

Dongfeng. Tras el lanzamiento del Box, el fabricante chino ampliará su gama con dos nuevos SUV, de los segmentos B (urbanos) y C (compactos y medianos), ambos con nombres por confirmar. El primero confiará en la propulsión eléctrica mientras que el segundo equipará un sistema híbrido enchufable, primicia en la marca.

DR. El grupo DR Automobiles, con sede en Italia, opera varias marcas que venden modelos fabricados por compañías chinas como Chery o JAC. Bajo su paraguas encontramos firmas como Sportequipe, EVO o DR, que da nombre al propio grupo. De cara a 2026, el DR 3 estrenará un restyling, manteniendo motores de combustión y GLP.

DS. Nuevas ediciones limitadas llegarán a los DS 3, DS N°4 y DS 7, disponibles en los concesionarios durante los primeros meses de 2026. Aún queda sitio para más sorpresas: la firma francesa trabaja en un nuevo modelo conocido aún por su nombre interno: "D74". DS sólo deja caer algunas pistas, pero tendremos mucha más información antes de verano.

Ebro. Tras su regreso en 2025, EBRO lanza el s900 PHEV, un SUV grande de 7 plazas y más de 400 CV con etiqueta Cero. Con mucho equipamiento y una calidad interior notable, apunta directamente a los modelos premium que probablemente le superen en precio.

Fiat. El plan de FIAT para 2026 es ambicioso: la marca estrenará dos nuevos SUV, uno pequeño y otro mediano. Aunque ya hemos visto algunos adelantos, los nombres definitivos siguen siendo un misterio ¿Bravo y Multipla? Además, llegará la versión Mild Hybrid del 500 y una variante Sport para el FIAT 600 con un aire más dinámico.



Ferrari F80.



Genesis GV80 Coupé.



Honda Prelude.



Hyundai iONIQ 6.

Ferrari. El nuevo Amalfi abre la puerta de entrada a la gama del Cavallino Rampante: una evolución del Roma con diseño elegante y motor V8 biturbo de 640 CV. En 2026 también debutará en producción el 849 Testarrosa, inspirado en el icónico modelo de los años 80 y llamado a reemplazar al SF90 Stradale, alcanzando 1.050 CV gracias a su sistema híbrido. Pero la joya más extrema será el Ferrari F80, heredero del F40, Enzo y LaFerrari, con 1.200 CV, motor V6 híbrido y una fabricación limitada a 799 unidades.

Ford. La marca del óvalo añade una versión híbrida enchufable para la Ranger. Varios modelos como el Puma Gen-E o el Kuga incluirán el Ford BlueCruise, un sistema de conducción semiautónoma con el que el conductor no tiene que poner ni siquiera las manos en el volante.

Genesis. La firma premium de Hyundai ya comercializa sus modelos en España, aunque de manera reducida a través de contratos de renting con la plataforma "Mocean". Para 2026, promete aumentar su presencia en el mercado con el estreno de tres nuevos modelos: GV60, GV80, GV80 Coupé y G80. Todos ellos con motorizaciones 100% eléctricas.

Honda. El Prelude regresa al mercado como coupé híbrido tras una ausencia de más de dos décadas. Con un novedoso cambio secuencial simulado, promete devolver el ADN pasional que históricamente ha caracterizado a la marca nipona, incluso con la etiqueta ECO.

Hyundai. Hyundai renueva el iONIQ 6, también la versión deportiva "N" con más de 600 CV. El iONIQ 3, de tamaño compacto, completará la oferta eléctrica coreana mientras que, el NEXO, uno de los pocos vehículos alimentados por hidrógeno del mercado, estrena una segunda generación con más autonomía y que se recarga en 5 minutos según la marca.



JAECOO 8.



Jaguar Type 00.



Jeep Recon.



KGM Musso EV.

JAECOO. JAECOO apostará en 2026 por ampliar su gama con propulsores híbridos convencionales. Tanto el JAECOO 5 como el JAECOO 7 incorporarán versiones con etiqueta ECO y consumos más ajustados. Y, a principios de año, debutará el JAECOO 8, un SUV de gran tamaño con motor híbrido enchufable, tracción 4x4 y hasta siete plazas.

Jaguar. Con una nueva imagen y la mirada puesta en el universo de los coches de lujo, Jaguar estrenará una berlina eléctrica de gran tamaño a mediados de 2026 inspirada en el prototipo Jaguar Type 00. De diseño disruptivo y enfoque completamente diferente al legado Jaguar, pretende ser una de las opciones más atractivas dentro de las firmas más lujosas del mercado este mismo año.

Jeep. Jeep prepara un lavado de cara para su SUV más vendido, el Avenger. Tras el verano, está previsto el estreno del Wagoneer S un SUV eléctrico coupé de gran tamaño con un diseño disruptivo (¿recordáis los alerones “tipo Cosworth”?). El Recon, un 4x4 eléctrico de casi cinco metros de largo, hará por fin acto de presencia como modelo de producción, aunque en Europa no será una realidad hasta finales de año.

KGM. La gama SUV de KGM crece con el nuevo Torres Actyon. Este SUV coupé, que contará con motores 100% eléctricos, híbridos y de gasolina, ha sido desarrollado sobre la plataforma del Torres, conservando algunas de sus claves de diseño. A principios de año debutarán el nuevo Musso EV, un pick-up de motor eléctrico y el restyling del Musso con propulsor diésel.



Kia K4.



Kngloo Yooodoo 6.



Lamborghini Revuelto.



Lancia Gamma.

Kia. Aunque muchos compactos han ido desapareciendo del mapa, Kia apuesta fuerte por el nuevo K4, un modelo de diseño rompedor y espíritu vanguardista que quiere mantener viva la esencia del segmento. A su lado llegará también el renovado Stonic, el SUV urbano con motores de bajo consumo y sistemas híbridos ligeros. Y, por supuesto, el Sportage continúa avanzando como top seller de la marca, ahora con un restyling que afina aún más su diseño.

Kngloo. La empresa Kngloo importa y distribuye vehículos chinos de diferentes marcas. Entre los disponibles en España se encuentran algunos como el Yooudooo 1 (se lee “Yudo”), un pequeño utilitario urbano, el llamativo Yooudooo 6, con aspecto de todoterreno clásico y tracción total o el más convencional Bestune Joyee 07, un SUV de tamaño medio.

Lamborghini. Fenómeno, el Lamborghini más potente hasta la fecha, combina un motor V12 con otros tres propulsores eléctricos generando 1.080 CV, Acelera de 0 a 100 en 2,4 segundos y sólo se fabricarán 29 unidades para todo el mundo. Tras el estreno del nuevo Revuelto, se espera una segunda variante descapotable de nombre Roadster para 2026.

Lancia. El éxito del anterior Ypsilon en el mercado italiano durante la última década ha llevado a Stellantis a mantener vivo el nombre de la histórica marca. Durante el primer trimestre de 2026 la nueva generación del urbano recibirá versiones especiales además de un compañero de gama, el nuevo Gamma, con un diseño igual de atrevido (o más) que el del último Ypsilon. Otros rumores apuntan a una versión “HF” más potente en camino.



Leapmotor B03x.



Lepas L8.



Lexus ES.



Maserati MCPura.

Leapmotor. El B05, encargado de darte la bienvenida a nuestro calendario, se trata de un compacto de altura convencional con motor eléctrico con inquietud por ofrecer una dinámica de conducción sobresaliente ¿podrá convencer incluso al aficionado más purista? El B10 recibirá una variante eléctrica de autonomía extendida con motor de combustión adicional mientras la marca despide el año con un nuevo SUV compacto, el B03x.

Lepas. La firma premium de Chery llegará a España en 2026 con una completa gama SUV encabezada por el L8, un modelo de hasta 7 plazas y disponible con motores eléctricos, eléctricos de autonomía extendida e híbridos enchufables. Le seguirán el L6 y el L4.

Lexus. La gran novedad de la firma premium japonesa se trata del nuevo ES, una berlina de más de cinco metros de longitud y diseño tradicional con motores híbridos y eléctricos, estos últimos capaces de recorrer hasta 530 km con una sola carga.

Maserati. El MCPura, sucesor del MC20 presentado en Goodwood, será el mayor ejemplo en la categoría de coches deportivos de lujo de Stellantis. Con 630 CV, acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanza 325 km/h. En versión coupé y descapotable “Cielo”.

Mazda. Fiel al lenguaje de diseño KODO, la marca japonesa estrenará a comienzos de año el nuevo CX-5, con motor gasolina Mild Hybrid y un precio de acceso muy competitivo. Más adelante aparecerán los restyling del CX-60 y el CX-80, dos SUV familiares que combinan motores diésel e híbridos enchufables de gran cilindrada -toda una rareza hoy- con un comportamiento en carretera ejemplar. La sorpresa llegará después del verano con un SUV 100% eléctrico, cuyo nombre definitivo todavía es un misterio.



McLaren W1.



Mercedes GLC.



MG S6 EV.

McLaren. El McLaren W1, rival del Ferrari F80 presentado en 2025, llegará finalmente en el año 2026. Propulsado por un bloque V8 biturbo híbrido rinde 1.275 CV y hace el 0 a 100 en 2.7 segundos. No acaban las cifras de locura porque su precio final se acercará a los 2 millones de euros. Ojo, solamente saldrán 399 unidades a la venta.

Mercedes. Mercedes ha dado un paso decisivo en la electrificación de su gama con el nuevo CLA, que se venderá también con carrocería Shooting Brake a partir de los primeros meses del año. La nueva generación del GLB adoptará un sistema 100% eléctrico, con un interior inspirado en el del CLA, repleto de pantallas. A comienzos de año se sumará el GLC eléctrico, con tecnología de 800V, y a finales conoceremos el esperado Clase C eléctrico, cuyo diseño final sigue guardado “bajo llave”.

MG. La marca china presenta de cara al año que viene tres nuevos modelos. Dos de ellos completamente inéditos y electrificados: el S6 EV y el S9 PHEV, ambos SUV con etiqueta Cero de la DGT. El primero equipa un propulsor eléctrico de hasta 361 CV de potencia, con una autonomía de hasta 529 km. El segundo se trata de un SUV coupé de gran tamaño con propulsor híbrido enchufable. Antes del verano iniciará la comercialización del nuevo MG4, un compacto eléctrico que podría competir directamente contra el BYD Dolphin o el VW ID.3 una vez actualizado.

Mini. La firma británica ha renovado toda su gama de productos en un periodo de apenas dos años. Tras este aluvión de novedades, Mini toma aire y estrena una nueva versión especial en colaboración con “Paul Smith”, presentada recientemente en el Salón de Tokio.



Mitsubishi Eclipse Cross.



Nissan X-Trail.



Omoda 4.



Opel Mokka.

Mitsubishi. Mitsubishi apuesta por la electrificación total con el nuevo Eclipse Cross. El SUV compacto experimenta una metamorfosis en su segunda generación y evoluciona hasta convertirse en un crossover construido sobre la base del Renault Scenic e-Tech. Como el francés, homologa una autonomía máxima superior a los 600 km con una sola carga y cuenta con otros alicientes como un interior muy espacioso, una calidad de rodadura por encima de la media y un precio competitivo, algo superior a los 30.000 euros.

Nissan. La segunda generación del Nissan Leaf dará un giro completo: dejará atrás el formato compacto para convertirse en un crossover 100% eléctrico con más de 600 km de autonomía, disponible a principios de año. A finales de 2026 llegará el nuevo Nissan X-Trail, equipado con la tecnología híbrida e-POWER. Y, para completar el año, el Nissan Ariya estrenará un restyling de media vida comercial.

Omoda. Siguiendo el camino del éxito, OMODA agita el mercado con un nuevo SUV de gran tamaño con motores híbrido e híbrido enchufable. El 7 prometen un precio de derribo, combinando un interior de buena calidad percibida y mucho equipamiento de serie. Tendremos que esperar hasta los últimos meses del año para conocer el OMODA 4, un SUV compacto de diseño deportivo que apunta hacia los SUV coupé más populares añadiendo el motor híbrido convencional a la receta. Todo sin perder de vista un precio de venta a público previsiblemente inferior al de sus rivales. Un “game-changer” en toda regla.

Opel. Uno de los compactos alemanes más conocidos del mundo, un momento... ¿no estarás pensando en otro que no sea el Astra?! En 2026 estrena nueva imagen con un restyling. El apellido GSE vuelve con los nuevos Mokka y Corsa, 100% eléctricos y con hasta 280 CV de potencia. ¿La sorpresa? Diferencial autoblocante Torsen.



Peugeot e208 GTI.



Porsche Cayenne.

Peugeot. El regreso de los Peugeot más deportivos bajo las siglas “GTI” tiene “truco”. El nuevo e208 GTI es 100% eléctrico, pero desarrolla 280 CV y luce un aspecto más radical con detalles que recuerdan a su legado competitivo. Tras el restyling del 308 le llega el turno al 408, un fastback muy especial que afronta un nuevo ciclo con motores Mild Hybrid y 100% eléctricos.

Polestar. La gama sueca completamente eléctrica se renueva con propulsores y baterías más avanzadas. El Polestar 3 monta un sistema de 800V, para cargarlo a mayor velocidad, motores más potentes, de hasta 500 kW (670 CV) y una aceleración de 0 a 100 en 3,8 segundos. Todas estas mejoras de software estarán disponibles para los vehículos más antiguos a través de una actualización.

Porsche. El nuevo Cayenne eléctrico convivirá en el mercado con su predecesor, aunque este SUV ha dado un salto tecnológico enorme, con soluciones innovadoras como la carga de las baterías eléctricas de manera inductiva. Homologa una autonomía de hasta 642 km y la versión más potente “Turbo” es capaz de acelerar de 0 a 100 en 2,5 segundos gracias a su motor de hasta 1.156 CV activando el “Launch Control”.

Range Rover. 2026 es un año importante para Range Rover porque supone la llegada de los primeros SUV completamente eléctricos de toda su historia. El Range Rover y el Range Rover Sport llegarán al mercado este año para enfrentarse a otros modelos premium 100% eléctricos como el nuevo Porsche Cayenne eléctrico.



Renault Clio.



SEAT Ibiza y Arona.



Skoda Kodiaq RS.



Skywell Q.

Renault. Los primeros meses del año vendrán protagonizados por el regreso del Twingo, un urbano 100% eléctrico que se estrenará en su nivel de equipamiento más alto “Techno” y más adelante hará acto de presencia la versión de acceso a gama Evolution, por debajo de los 20.000 euros. El nuevo Clio ya está a la venta, con un diseño más atrevido y un equipamiento tecnológico más completo. Hay más sorpresas que, por supuesto, Renault se guarda debajo de la manga.

SEAT. Tras reordenar la gama de equipamiento y actualizar el diseño exterior del Ibiza y el Arona, la marca española confía mantener estos dos superventas entre los favoritos del mercado. Las primeras unidades llegarán a comienzos de 2026. Sin embargo, las versiones Mild-Hybrid con etiqueta ECO de ambos utilitarios no estarán disponibles al menos hasta 2027.

Skoda. La marca checa celebra su 130 aniversario con una edición especial exclusiva para el Fabia: más potente y de diseño diferencial. El Epiq estrenará la nueva plataforma MEB para coches eléctricos del grupo Volkswagen. A finales de año se espera un nuevo SUV eléctrico de 7 plazas, inspirado en el prototipo Vision 7S y la versión más potente y deportiva del Kodiaq con motor híbrido enchufable: el que será el nuevo Kodiaq RS.

Skywell. Según el plan de la marca anunciado en febrero, los próximos en llegar deberían ser el HT-I, un SUV híbrido enchufable de tamaño medio con una autonomía eléctrica máxima de 145 km y el Q, un compacto eléctrico al que más adelante se le debería sumar una variante PHEV. Otros dos modelos más se enunciaron entonces, una furgoneta eléctrica de nombre Hongtu y el Skyhome, una berlina deportiva súper futurista.



smart #2.



Subaru Uncharted.



Suzuki eVitara.



Tesla Model 3 Standard.

smart. Los últimos avances de la marca anuncian el regreso del Fortwo bajo un nuevo nombre, #2. De momento, Smart no ha confirmado cuál será su fecha definitiva de lanzamiento. Sólo tenemos una sombra, más que suficiente para saber que se trata del heredero espiritual de un coche que prácticamente inventó los micro-urbanos hace casi 30 años.

Subaru. Triplete de novedades desde Subaru, todos ellos SUV 100% eléctricos con al menos una versión de tracción total. Su lanzamiento se espera para la primera mitad del año. En primer lugar, el restyling del Solterra, con un diseño renovado y varias mejoras, incluida una autonomía extendida gracias a una batería eléctrica de mayor capacidad, después verá la luz el nuevo Uncharted, un SUV coupé que comparte plataforma y motores con el Toyota CH-R+ (más abajo), y el eOutback, un SUV familiar de tamaño medio de 375 CV de potencia y que hace el 0 a 100 km/h en 4,4 segundos.

Suzuki. El primer coche 100% eléctrico de la historia de la marca llegará en 2026 bajo el nombre de eVitara. Este SUV urbano se venderá en España también con opciones 4x4 de doble motor eléctrico a partir de este mismo verano.

Tesla. Desde Estados Unidos, aparece Tesla reduciendo el precio de acceso del Model Y y el Model 3 a través de las nuevas versiones "Standard". Ambos llevan un propulsor eléctrico de tracción trasera y firman una autonomía de 500 km. Destaca la ausencia de grandes llantas y otros "lujos" como los asientos ventilados o la tapicería de cuero.



Toyota RAV4.



Volkswagen ID.Polo.



Volvo ES90.

Toyota. La marca de coches más vendida del año 2024 en España amplía su extensa gama de modelos con varias novedades importantes. Entre ellas, los nuevos Aygo X Cross, con motor Mild Hybrid, C-HR+, un SUV 100% eléctrico con 600 km de autonomía. La quinta generación del RAV4 promete un nuevo look exterior más convencional y la disponibilidad de motores híbridos de tecnología más avanzada. También llegará la próxima generación de la Hilux, por primera vez con motores eléctricos, diésel mild-hybrid y la promesa de que en 2028 hará gala de una variante alimentada por hidrógeno.

Volkswagen. Tras la llegada del T-Roc, el SUV compacto servirá como molde para presentar el primer motor híbrido convencional de la historia de Volkswagen. Dos novedades importantes para la segunda mitad de año: el nuevo ID.Polo, con motores 100% eléctricos y un precio inferior a los 25.000 euros según la marca, y el nuevo ID.Cross, el primer SUV urbano con motores 100% eléctricos de los de Wolfsburg.

Volvo. El SUV más vendido de Volvo adopta en una nueva generación el nombre de EX60. Ahora es 100% eléctrico, completando la transición de toda la gama SUV. Ofrecerá hasta 700 km de autonomía. También habrá novedades entre las berlinas: el ES90, exclusivamente eléctrico, ya está a la venta. Y para quienes busquen una opción híbrida enchufable, llegará el XC70, un SUV con una autonomía eléctrica de hasta 200 km, una cifra récord en su segmento.

Iconos del calendario

Junto a estos textos os mostramos los iconos que aparecen en las próximas



Micro, urbano muy pequeño generalmente dos plazas.



Pequeño, urbano generalmente de menos de 4 metros de largo.



Compacto, turismo “sin culo”, desde 4,2 metros de largo.



Berlina o sedán, turismo “con culo”, incluye medianos y grandes.



Berlina deportiva, berlina “premium” con carrocería deportiva.



SUV o “todo camino”, incluye los *crossover* y de segmentos A y B.



SUV o “todo camino”, incluye los *crossover* y de segmentos C, D, E y F.



SUV Coupé, como los anteriores pero techo estilo coupé, incluye todos los segmentos.



Todo Terreno, con tracción 4x4 y generalmente con marchas reductoras.



Pickup, con caja de carga descubierta y buenas capacidades todoterreno.

páginas.



Turismo Familiar o *Station Wagon*, con caja de carga cubierta para aumentar el maletero, incluye medianos y grandes.



Turismo Monovolumen, incluye medianos y grandes.



Vehículo Comercial, con versiones para uso como turismo.



Descapotable, incluye pequeños, medianos y grandes.



Deportivo, turismo con carrocería deportiva, incluye también roadsters y supercars.

Código de Colores



Combustión, gasolina y diésel.



Electrificación híbrida y microhíbrida, enchufables o no.



Gasificados, ya sean GLP o GNP.



Eléctricos, movidos solo por motores eléctricos.



un mismo modelo que presenta este año distintas versiones de motorizaciones.

MARCA	INVIERNO	PRIMAVERA
ABARTH	<i>600 Competizione</i> 	
ALFA ROMEO	<i>Tonale</i> 	<i>Stelvio</i>  <i>Giulia</i> 
ALPINE	<i>A390</i> 	
ASTON MARTIN	<i>DB12 S</i> 	
AUDI		
BAIC		<i>X7</i> 
BENTLEY		<i>Continental GT Supersport</i> 
BESTUNE	<i>Joyee 07</i> 	
BMW		<i>iX3</i> 
BYD	<i>Atto 2 DM-I</i> 	
CHANGAN		
CITROËN	<i>C5 Aircross</i>  <i>Ami RipCurl</i> 	
CUPRA	<i>Born</i> 	
DACIA	<i>Sandero/Sandero Stepway</i>  <i>Jogger</i> 	
DFSK		<i>E5 PHEV Plus</i> 

VERANO

OTOÑO

Q9



A110 EV



Q2 e-Tron



BJ30



Serie 3 Neue Klasse



Deepal 07



Raval



MARCA	INVIERNO	PRIMAVERA
DONGFENG	<i>B SUV</i> 	<i>C SUV</i> 
DR		
DS		<i>D74</i> 
EBRO	<i>S900 PHEV</i> 	
FERRARI		<i>Amalfi</i> 
FIAT	<i>500 Hybrid</i>  <i>600 Sport</i> 	<i>B SUV</i>  <i>C SUV</i> 
FOTON	<i>eView Grand</i> 	
GENESIS		<i>GV60</i>  <i>GV80</i>  <i>GV80 Coupe</i> 
HONDA	<i>Prelude</i> 	
HYUNDAI	<i>Nexo</i>  <i>iONIQ 6</i> 	<i>iONIQ 3</i> 
JAECOO	<i>5 SHS</i>  <i>8 SHS-P</i> 	<i>7 SHS</i> 
JAGUAR		
JEEP		
KGM	<i>Torres Actyon</i> 	<i>Musso EV</i>  <i>Musso</i> 
KIA	<i>Stonic</i>  <i>Sportage</i>  <i>K4</i> 	

VERANO

OTOÑO



849 Testarrosa



F80



G80



Avenger



Wagoneer S



New Jaguar



Recon



MARCA	INVIERNO	PRIMAVERA
LANCIA		<i>Gamma</i> 
LAMBORGHINI	<i>Fenomeno</i> 	
LEAPMOTOR	<i>B05</i> 	<i>B10 REEV</i> 
LEPAS		<i>L8</i> 
LEXUS		<i>ES 300e</i> 
MAZDA	<i>CX-5</i> 	<i>CX-60</i>  <i>CX-80</i> 
MAXUS	<i>eDeliver 5</i>  <i>eDeliver 7 L1</i>  <i>eDeliver 75</i> 	
MERCEDES BENZ	<i>CLA</i>  <i>CLA Shooting Brake</i>  <i>GLB Eléctrico</i>  <i>GLC Eléctrico</i> 	
MG	<i>S6 EV</i> 	<i>S9 PHEV</i>  <i>4 EV U</i> 
MITSUBISHI	<i>Eclipse Cross</i> 	
NISSAN	<i>Leaf</i> 	
OMODA	<i>7</i> 	
OPEL		<i>Astra</i>  <i>Astra Sportstourer</i> 

VERANO

OTOÑO

Nuevo SUV eléctrico



B03x



L6



L4



Clase C Eléctrico



X-Trail



Ariya



4



Corsa GSE



MARCA	INVIERNO	PRIMAVERA
PEUGEOT		408 
POLESTAR	3 	
PORSCHE	Cayenne Electric 	
RANGE ROVER		EV 
RENAULT	Twingo  Clio 	
SEAT	Ibiza  Arona 	
SKODA	Fabia 130 	
SKYWELL		
SUBARU	Solterra  eVitara 	Uncharted  eOutback 
SUZUKI		
TOYOTA	Aygo X Cross Hybrid  C-HR+ Electric 	RAV4  Hilux Hybrid 48 
VOLKSWAGEN		
VOLVO	ES90  EX-60 	
YUDDOO	1  5  6 	

VERANO

OTOÑO

e-208 GTI



Cayenne Coupé Electric



Sport EV



Epiq



SUV 7 plazas



Kodiaq RS PHEV



HT-I



Q



ID.Polo / ID.Polo GTi



ID.Cross



California y Multivan



XC-70





NOVEDAD / *RENAULT TWINGO E-TECH*

Ranita de



e la suerte

El regreso del Twingo viene marcado por la electrificación, pero además recupera esa estética noventera y un espíritu similar al del original, con la modularidad y practicidad por bandera.

Texto: Chema Bonilla





Un diseño icónico con faros “saltones” de LED, forma de monovolumen y una gama de colores para no pasar desapercibido.

El Renault Twingo e-Tech se presenta en París mostrando por fin su diseño definitivo. Representa el último paso de la “Renaulution”, el ambicioso plan de recuperación impulsado por Luca de Meo, del que también surgieron los nuevos Renault 5 y 4 e-Tech. Su éxito podría depender no solo de su estética desenfadada, sino también de su capacidad para **revivir el espíritu que convirtió al Twingo original en todo un icono** en 1992.

“Cómo te pareces a tu abuelo”

El parentesco de la nueva generación con aquel primer Twingo arquetípico es innegable. Desarrollado en tiempo récord -apenas dos años- recupera la carrocería monovolumen, el oblongo como firma estética y detalles muy reconocibles, como los faros que sobresalen del capó, ahora con tecnología LED. Y no queda aquí la cosa, **hay infinidad de guiños más al original**.

Por ejemplo, “tomas de aire”, que ahora cumplen una función estética y esconden el tapón del líquido limpiaparabrisas: el único punto de acceso, ya que el capó no se puede abrir. También son dignos de mención el portón trasero en acabado de plástico mate o la tipografía “Twingo” en la zona posterior, de la que hablaremos en profundidad más adelante.

La paleta de colores también rinde homenaje a los años 90. Estará disponible en **cuatro tonalidades: rojo, amarillo, negro y verde**. Precisamente, el verde que ves en las imágenes es el mismo que estrenó el prototipo. Las llantas son de 16 pulgadas, con un diseño específico para cada acabado -Techno y Evolution-, con alternativas de 18 pulgadas en opción.

Mide **3,78 metros de largo, 1,72 m de ancho y 1,49 m de alto**, lo que lo sitúa de lleno en el segmento A, el de los coches urbanos más pequeños del mercado. Gracias a un precio base muy ajustado -Renault promete que llegará al mercado por debajo de los 20.000 euros- compite tanto con alternativas 100% eléctricas como con modelos de combustión.



El maletero cuenta con un doble fondo para almacenar los cables y los asientos son muy prácticos.

Tecnológico y conectado

En el interior, el Twingo e-Tech también **recibe la influencia del “estilo vintage”**. Aquí esa herencia se nota: el climatizador con tres mandos físicos recuerda al del original, igual que el botón de los cuatro intermitentes, con forma de “caramelo” que sobresale de la consola. La marca francesa ha diseñado un alfabeto exclusivo para el Twingo inmortalizado en el techo del habitáculo y en el que podemos distinguir las letras que conforman la tipografía “TWINGO”, que se repite en la parte exterior del portón trasero. Hay mucho espacio para la personalización, con accesorios de impresión 3D de colores intercambiables.

La instrumentación digital de 7 pulgadas y la pantalla táctil central de 10 vienen de serie en toda la gama. Sólo el nivel de equipamiento más completo, Techno, emplea el sistema operativo OpenR Link de Google, el mismo que el resto de modelos de la marca. Su interfaz es fluida, ordenada y con conectividad inalámbrica.

Espacioso y modular

El Twingo **es espacioso para cuatro adultos de hasta 1,90m de altura**. Las plazas traseras pueden ajustarse en longitud e inclinación de manera independiente y aunque no se convierte en una cama doble como el Twingo original, el asiento del acompañante puede plegarse para introducir así objetos de gran longitud: de hasta 2 metros. El maletero cuenta con una capacidad máxima de 360 litros, superior a los 1.000 litros plegando los asientos.

Por primera vez en Renault, el Twingo dispone de los enganches YouClip, característicos de los modelos de Dacia. Con ellos puedes colocar accesorios en tres puntos estratégicos del habitáculo, algunos como por ejemplo, una lámpara, un soporte para móvil o un posavasos.



El más equipado “Techno” suma control de crucero adaptativo, tarjeta de acceso manos libres y climatizador automático.

Batería y motor eléctrico

El Renault Twingo e-Tech llega como coche 100% eléctrico. Igual que en los nuevos Renault 5 e-Tech y Renault 4 e-Tech, **no está prevista ninguna alternativa con motor de combustión**. Su propulsor ofrece 60 kW (82 CV) y 175 Nm de par, una potencia correcta teniendo en cuenta que en su versión Evolution tiene un peso de 1.200 kg.

Sobre el papel, no se caracteriza por unas prestaciones deportivas, pero acelera de 0 a 100 km/h en 12,1 s y alcanza 130 km/h, más que suficiente para uso diario, autopista incluida. Según Renault, el modelo consigue reducir la huella de carbono en un 60% frente a un urbano gasolina equivalente.

Uno de los pilares del proyecto ha sido mantener el ADN del Twingo original y lanzar un eléctrico asequible. Para lograrlo, el nuevo Twingo utiliza una batería LFP (litio-ferrofosfato) de 27,5 kWh netos, con la que firma una **autonomía de 263 km según ciclo WLTP**. Es un sistema con foco urbano, que incluye conducción One Pedal para recuperar energía.

En cuanto a recarga, el Renault Twingo eléctrico admite hasta 6,6 kW en CA. En el nivel superior "Techno", puede cargar a 11 kW en CA y admite la carga rápida en CC de 50 kW, con la que puede pasar del 10 al 80% de capacidad en 30 minutos. Recordar que aún está pendiente de homologación WLTP y podría cambiar antes de su llegada definitiva al mercado.

Lanzamiento y precios

El Renault Twingo e-Tech se fabricará en la planta de Novo Mesto, en Eslovenia y estará **disponible a lo largo del primer trimestre de 2026**. El precio de acceso antes de aplicar ayudas y otros descuentos (Plan MOVES y CAEs) será inferior a los 20.000 euros, mejorando incluso la cifra de partida de sus rivales de gasolina.



PRUEBA / *PEUGEOT 308*

DEPREDAD



Sin ser la opción favorita del mercado, los compacto
y en ocasiones más espacio que los SUV. El 3

Texto: Che

POOR NATO



s ofrecen un mejor consumo, mejor comportamiento
08 no se rinde y ahora estrena actualización.

ma Bonilla



Estéticamente luce más atrevido y ahora las luces LED son de serie en toda la gama.

Legó al mercado en 2008, pero Peugeot acumula experiencia en el segmento de los coches compactos prácticamente desde sus inicios. El 308 compite con rivales como el Volkswagen Golf o el Toyota Corolla. Y no solo eso: también **es una alternativa muy convincente para quienes no ven en los SUV la solución ideal**. Ahora, estrena imagen renovada y motores electrificados más eficientes. Nos hemos puesto al volante para descubrir qué tal le sientan todos estos cambios.

León de “cabo a rabo”

El Peugeot 308 mide 4,36 metros de largo, 1,85 m de ancho y 1,48 m de alto. La versión familiar, de apellido SW, aumenta la longitud en 27 cm (4,63 m), lo que mejora la capacidad del maletero. Este nuevo modelo conserva la misma plataforma, chasis y motores que su predecesor, aunque estos últimos incorporan algunas mejoras muy relevantes de las que hablaremos más adelante.

Con respecto a su diseño, **tanto el paragolpes frontal como las llantas, los faros o los pilotos traseros son completamente nuevos**. En la parte delantera, los faros de LED ahora están divididos en dos partes. Arriba quedan las luces de posición, con forma de triple garra y unidas en el centro por una nueva firma lumínica. En la zona intermedia, quedan disimuladas las luces de carretera y cruce. La parrilla tiene un diseño tridimensional, más agresivo y en el centro se ubica el logotipo, por primera vez iluminado desde el acabado GT.

La gama de colores suma dos nuevas opciones: Azul Lagoa (solo para el hatchback) y Azul Ingaro (exclusivo del familiar). Las llantas son de serie de 16 pulgadas y las de 17 y 18 pulgadas, disponibles en los niveles de equipamiento más completos, lucen un diseño renovado. Todos los cromados, como los que decoraban el paragolpes trasero o los extremos de los cristales laterales, han sido sustituidos por elementos en negro brillo, un acabado de producción más respetuosa con el medio ambiente.



Con cuatro niveles de equipamiento (Style, Allure, GT y GT Exclusive) la oferta es súper amplia.

En el interior sólo retoques

Por dentro, el 308 recibe equipamiento novedoso, como la **instrumentación en 3D con una interfaz actualizada**. Mantiene el “i-Cockpit” con una instrumentación digital de 12,3 pulgadas que se consulta por encima del aro del volante. Esta posición al volante atípica puede resultar extraña al principio, pero pasados unos minutos es probable que te adaptes sin problema.

La digitalización es clave, con una pantalla táctil central de 10 pulgadas que se complementa con una más pequeña que da acceso directo a varios menús. **No faltan botones físicos, buenos materiales y, en general, una sensación de calidad alta**. En las plazas delanteras hay mucho espacio y detrás, sin ser de los mejores, se defiende (bien hasta 1,85 metros de altura). La capacidad del maletero varía en función del motor equipado y va desde los 314 de la versión híbrida enchufable hasta los 412 del Mild Hybrid.

Pocos cambios al volante

Probamos todas las motorizaciones disponibles (Mild Hybrid, híbrido enchufable y 100% eléctrico) a excepción del bloque diésel, con 130 CV y cambio automático de 8 velocidades. El 308 se desenvuelve bien con cualquier propulsor, con una **dirección precisa y una suspensión equilibrada**, aunque en ningún momento transmite sensaciones deportivas, tampoco en el modo Sport: su objetivo es el máximo confort de marcha y lo logra.

El motor eléctrico es más eficiente, con una autonomía de 450 km (34 más que antes) El resto de opciones conservan, además de unos consumos contenidos (de 5 a 5,5 litros en el Mild Hybrid) un **precio en promoción muy apetecible: desde 26.270 euros** en versión de acceso Style con motor Mild Hybrid de 145 CV y etiqueta ECO. En resumen, mantiene un equilibrio sorprendente, y resulta ideal incluso para afrontar viajes largos, devorando a las berlinas y a los SUV compactos, con un instinto rutero y familiar innegable.

Ficha técnica

Peugeot 308 GT Exclusive Hybrid 145

Nota	8,5/10
Precio	32.520 euros
Motor	Gasolina Mild Hybrid (48V)
Cambio	Automático de 6 velocidades
Potencia	145 CV
Aceleración	9 segundos
Longitud	4,36 m
Anchura	1,86 m
Altura	1,44 m
Maletero	412 - 1.323 litros
Velocidad máxima	210 km/h
Consumo homologado	4,9 litros a los 100 km

Nos gusta por

- Buenos materiales por dentro en acabado GT.
- Confortable, preciso y eficiente.
- Más potente que sus rivales por el mismo precio.

Mejoraría con

- Plazas traseras más espaciosas.
- Versión PHEV de mayor autonomía eléctrica.





TEST



NUESTRA NOTA
9
SOBRE 10

El nuevo
Kia Sportage 2026
es un SUV compacto
que ofrece un diseño impactante,
sistemas híbridos eficientes
y un interior pensado
para el día a día.
Hemos hecho match.

Texto: Arancha Pato



El Sportage se acerca más que nunca, estéticamente hablando, al Sorento y a la familia eléctrica EV.

El Sportage 2026 adopta una evolución de la filosofía de diseño «Opposites United», lo que se traduce en un SUV de líneas más suaves y superficies limpias, combinadas con una planta más sólida. El frontal destaca por la firma lumínica LED Star Map y la parrilla Tiger Nose, ya convertida en seña de identidad de la marca. **Los paragolpes rediseñados y las nuevas llantas de 17, 18 y 19 pulgadas refuerzan su presencia, con un acabado específico para el acabado GT-Line.** Kia ha acortado ligeramente la distancia entre ejes en esta versión europea para adaptarse a las preferencias del mercado. Aun así, no se sacrifica espacio interior, que sigue siendo uno de los puntos fuertes del modelo. **Mide 4,54 metros de largo, 1,86 m de ancho y 1,65 m de alto.**

Interior

El habitáculo sube un escalón en calidad percibida. El salpicadero presenta un diseño más limpio, con salidas de aire camufladas y un nuevo volante de dos radios. El protagonismo recae en el doble panel curvado con dos pantallas de 12,3 pulgadas, acompañado

ahora por un Head-Up Display de 10 pulgadas. Algo destacado es que **desaparece el acabado “piano black” que, aunque de aspecto elegante y lujoso, es propenso a rayarse y ensuciarse por lo que requiere un mantenimiento cuidadoso.**

Los materiales utilizados en el habitáculo también mejoran. Destaca la llegada de un nuevo tejido ecológico desarrollado junto con Dinamica, una microfibra de gamuza fabricada con un elevado porcentaje de material reciclado. El GT-Line, por su parte, ofrece una combinación muy elegante de cuero sintético y ante en blanco y negro. El espacio interior sigue siendo una baza clave: más de un metro para las piernas en la segunda fila y un **maletero de hasta 587 litros, ampliable a 1.776 litros con los asientos plegados.** En las versiones MHEV y HEV, el suelo del maletero de doble nivel añade un punto extra de versatilidad.

Motores

El Sportage 2026 ofrece tecnologías muy variadas: **MHEV, HEV y PHEV.** La nueva generación de cajas de cambio soporta mayor par sin aumentar



Si realizas muchos kilómetros al año, permanece el motor diésel 1.6 CRDi de 136 CV con hibridación ligera de 48V.

tamaño y se introduce, por primera vez, una versión PHEV de tracción delantera para acceder a precios más competitivos, aunque llegará a finales de año.

La gama incluye: gasolina 1.6 litros de 150 (manual o automático) y tracción delantera. También hay versión de 180 CV con cambio automático y tracción total. Etiqueta C. Diésel de 1.6 litros microhíbrido de 136CV con cambio manual o automático. ECO. Híbrido (HEV) que combina un motor gasolina 1.6 con otro eléctrico para alcanzar 239 CV y con posibilidad de tracción delantera o total. ECO

Híbrido

La versión híbrida no enchufable (HEV) del Sportage monta un motor de gasolina 1.6 T GDi junto a un sistema eléctrico que entrega 239 CV de potencia combinada. Gracias a esa combinación, el vehículo se adapta mejor al uso mixto urbano carretera, al tiempo que consigue la etiqueta ECO de la Dirección General de Tráfico (DGT), lo que favorece movilidad, aparcamiento o acceso a zonas restringidas. Desde el punto de vista tecnológico y de

habitáculo, esta versión comparte las mejoras generales de la gama: mejor calidad percibida en los materiales, nueva disposición interior, y conectividad avanzada. Por ejemplo, el interior “lujoso” con doble pantalla de 12,3”, HUD de 10”, materiales reciclados, etc. En aceleración el Kia Sportage HEV declara un 0 100 km/h en 7,9 segundos, con velocidad máxima en torno a los 196 km/h; no es un coche deportivo radical porque la prioridad es la suavidad, la eficiencia y el confort. En carretera, especialmente autopistas o vías rápidas, el comportamiento es muy bueno: los cambios de ritmo se gestionan con soltura gracias al buen par del sistema híbrido. Además, el centro de gravedad algo más bajo (por la arquitectura del sistema híbrido) ayuda a que las inercias estén bajo control. En curvas y cambios de rasante, el chasis y suspensión dan una sensación de aplomo aceptable, con movimientos de carrocería contenidos, lo que refuerza la sensación de fiabilidad y seguridad al viajar.

El precio del nuevo Sportage arranca en los 28.760 euros descuentos incluidos y el híbrido en los 31,980.

Ficha técnica

	Kia Sportage HEV
Nota	9/10
Precio	Desde 31.980 €
Motor	Gasolina, 4 cilindros en línea, turboalimentado, 1.598 cm ³ , 180 CV + 1 eléctrico (65 CV)
Potencia	239 CV combinados
Par máximo	380 Nm combinados
Caja de cambios	Automática con convertidor de par, 6 velocidades
0-100 km/h	7,1 s
Velocidad máxima	196 km/h
Consumo	6,4 l/100 km
Tracción	Total
Longitud	4,54 m
Anchura	1,87 m
Altura	1,65 m

Nos gusta por

- Garantía 7 años.
- Versatilidad.
- Buen acabado.

Mejoraría con

- Versión híbrida enchufable sin esperas.



DISFR



Así es el nuevo Renault Clio: más grande, más re
de motores centrada en la eficiencia

Texto: Ara

UTOÓN



finado y más avanzado que nunca, con una gama
ncia y un consumo sobresaliente.

oncha Pato



Gran salto del nuevo Clio en cuanto a diseño.

Nada más ver la sexta generación del Clio durante la presentación en Lisboa, tuve claro que la marca había cambiado de capítulo. **El diseño ya no es una simple evolución: es un salto en toda regla.** El frontal es lo primero que impacta. La nueva calandra —mucho más grande y trabajada— se combina con un capó alargado y unas vías delanteras más anchas que le dan un aire atlético. Los faros diurnos en forma de rombo son otro detalle que cambia completamente la mirada del coche. Durante la prueba, especialmente en las calles estrechas de Cascais, la silueta afilada y casi “coupé” del techo resaltaba más que en fotos. **La caída del portón y el parabrisas trasero inclinado aportan una imagen deportiva,** algo que en un utilitario es poco habitual. A ello se suman las llantas de hasta 18 pulgadas, que completan un conjunto afianzado y más maduro. La gama de colores también ayuda a darle personalidad: **pude ver en directo el nuevo Rojo, y es espectacular.**

Medidas

Aunque sigue siendo un utilitario del segmento B, el Clio crece: 4,12 m de largo (más de siete centímetros) y 1,77 m de ancho, lo que se nota tanto en estabilidad como en su presencia visual. Ese aumento del capó y del ancho de vías no solo embellece el diseño; mejora cómo se siente el coche al circular rápido por carreteras sinuosas, como comprobé en la ruta por Portugal.

Interior

Si por fuera sorprende, por dentro directamente rompe esquemas. El habitáculo se siente más moderno, más tecnológico y también mejor resuelto en materiales. **Las dos pantallas de 10,1 pulgadas (según versión)** dominan el salpicadero y, junto al nuevo volante compacto, dan una sensación inmediata de coche de categoría superior.



El habitáculo se siente más moderno y tecnológico.

Me fijé especialmente en la iluminación ambiental, con hasta **48 colores**, y en el acabado textil o Alcantara del salpicadero (según versión). Otro punto fuerte es el espacio. Atrás se viaja mejor que nunca gracias al hueco bajo los asientos delanteros y al mayor espacio longitudinal. Y el maletero, con hasta 391 litros, se beneficia de un umbral de carga más accesible, 40 mm más baja que en la generación anterior. Su botón de apertura está integrado directamente en el maletero.

Para el día a día se agradecen los dos puertos USB-C delanteros, el cargador inalámbrico y la toma de 12 V trasera. Son detalles que hacen la vida más fácil.

Divertido

En marcha mantiene esa personalidad de “pequeño gran coche” por la que siempre ha sido conocido. La dirección es más directa (2,6 vueltas entre topes) y en ciudad se agradece muchísimo.

A nivel de confort, es muy cómodo, la postura de conducción es excelente con un asiento para el piloto que recoge el cuerpo casi como un “bucket” pero **la sonoridad es mejorable**, sobre todo según el modo de conducción que elijamos. Por cierto, el nuevo modo Smart del sistema Multi-Sense hace un gran trabajo adaptando el coche al estilo de conducción sin tener que pelearse con menús.

El sistema multimedia con Google integrado es otro salto. Poder usar Google Maps nativo, descargar apps directamente y no depender del móvil evita calentamientos y hace que todo funcione mejor. La futura integración de Gemini IA promete llevar ese nivel un paso más allá.

Motores

La gama arranca con el nuevo **TCe 115**, un motor tricilíndrico que no tiene nada que ver con el anterior con la caja EDC que permite un consumo realmente



La estrella de la gama es la nueva versión full hybrid E-Tech 160.

contenido. Más adelante llegará el **Eco-G 120 con GLP**, una opción muy interesante para quien busca el coste por kilómetro más bajo del mercado y una autonomía que puede superar los 1.400 km.

Versión híbrida

Pero la estrella, sin duda, es la nueva **versión full hybrid E-Tech 160**. Tuve ocasión de probarla en zonas urbanas y carreteras secundarias, y es donde el Clio demuestra su mejor cara. En ciudad circula en eléctrico buena parte del tiempo, mientras que fuera de ella combina motores con suavidad. Esta versión con etiqueta ECO equipa un motor térmico de 1.8 litros con dos motores eléctricos y una caja multimodo que permite circular en modo eléctrico hasta el 80 por ciento del tiempo en uso urbano, según la marca. Además, **acelera de 0 a 100 km/h en 8,3 segundos** y consume solo 3,9 l/100 km, cifras de categoría superior.

Por carreteras bacheadas se nota una amortiguación algo dura pero también es lo que le da un gran aplomo en la curvas que otorga una sensación de seguridad que se agradece. Esta sensación de seguridad se refuerza con unos frenos de tacto muy bueno. Corre bastante aunque como ya he comentado el nivel sonoro no es su fuerte. En cuanto al consumo, el oficial es difícil de conseguir (3,9 l/100) pero durante la prueba rondó los cinco litros teniendo en cuenta distintos recorridos y también distintos conductores (en las presentaciones de coches vamos en pareja). Con todo esto, el nuevo Renault Clio es un coche que me gusta mucho: equilibrado, divertido y con aire cañero.

Los precios arrancan en los 18.900 euros y la versión híbrida en 23.269.

Ficha técnica

	Renault Clio Full Hybrid
Nota	9/10
Precio	23.269 €
Motor	gasolina 109 CV + 2 eléctrico (29 CV)
Potencia	160 CV combinados
Par máximo	265 Nm combinados
Caja de cambios	Automática multimodo
0-100 km/h	8,3 s
Velocidad máxima	180 km/h
Consumo	3,9 l/100 km
Tracción	Delantera
Longitud	4,12 m
Maletero	310 l

Nos gusta por

- Diseño rompedor.
- Comportamiento.
- Consumo.

Mejoraría con

- Menos ruido en el interior.



A sanoo



La marca china se introduce en uno de los segros
de precio ajustado, mucho equipar

Texto: Che

aire fría



mentos más populares del mercado con un SUV
miento de serie y bajos consumos.

ma Bonilla



El nuevo frontal, más deportivo y afilado, supone un enorme salto adelante y hace al SUV más atractivo.

El Toyota C-HR, el MG ZS Hybrid+, el Renault Symbioz... Todos estos híbridos competían en la misma liga en ausencia del OMODA 5. Con la llegada del SHS-H, el SUV compacto **entra por fin en un segmento que representa casi el 50 por ciento del mercado**, con un precio por debajo de los 30.000 euros y un consumo inferior al de la variante de gasolina. Lo conducimos en su presentación y comprobamos si está a la altura de las expectativas.

Nueva imagen

Aprovechando el lanzamiento de esta nueva variante, el OMODA 5 SHS-H estrena un nuevo paragolpes frontal, que se caracteriza por nuevas luces diurnas LED, más estilizadas "Sharp Blade", y una nueva parrilla con forma de diamante. También es inédito el diseño de las llantas, de 17 o 18 pulgadas en función del nivel de equipamiento (Pure o Premium).

La gama de colores cuenta ahora con 6 tonalidades, además, dos variantes bitono tienen el techo en color negro contraste (Blanco Perlado y Gris Titanio). Mantiene la misma carrocería y chasis, crece en longitud en apenas dos centímetros: mide 4,44 metros de largo, 1,82 m de ancho y 1,58 m de alto. **Todas estas novedades también formarán parte del OMODA 5 de gasolina** en la que será su tercera actualización en menos de dos años.

Sin cambios por dentro

En el interior, las diferencias son mínimas. Como el resto de versiones, el OMODA 5 SHS-H incluye de serie dos pantallas digitales de 12,3 pulgadas cada una, ambas de buena definición y que admiten la conexión con Apple CarPlay y Android Auto inalámbricas. Al mantener un habitáculo idéntico, **el modelo conserva tanto sus puntos fuertes como los aspectos que aún necesitan mejorar.**



Omoda mantiene una garantía de hasta 7 años o 150.000 kms y 8 años de garantía para la batería.

De lo mejor: su elevada calidad percibida en el habitáculo y mucho equipamiento de serie. Desde "Pure" vienen incluidos el acceso sin llave, los asientos eléctricos o el climatizador bizona. En el nivel más completo "Premium" suma cámara de visión panorámica, asientos calefactados y ventilados o techo panorámico, entre otros. En la parte a mejorar: su amplitud interior, algo justa debido al diseño de tipo coupé de su carrocería.

Prueba del OMODA 5 SHS-H

El sistema híbrido autorrecargable **entrega una potencia de 224 CV** capaz de llevar al OMODA de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos. Al acelerar a fondo, el motor eléctrico se encarga primero de entregar toda la potencia hasta que, unos instantes después, se suma el propulsor de combustión, aumentando el ruido en el interior (como en el resto de coches híbridos) aunque con una fuerza suficiente para adelantar con solvencia en autopista.

Prioriza el confort por encima de una dinámica más deportiva. La suspensión es blanda y la dirección no es de las más precisas, aunque ambas hacen del SUV chino muy confortable en ciudad, donde se desenvuelve con soltura y con un **consumo homologado de 5,3 litros**. Cuenta con dos modos de conducción: ECO y Sport, que modifican la entrega de potencia.

Precio y lanzamiento

El OMODA 5 SHS-H **ya está disponible en España desde 29.400 euros** (23.990 euros incluyendo todos los descuentos) y supone un aumento de 1.500 euros sobre la variante de gasolina. Obtiene la etiqueta ECO, con la que es posible circular por libertad por Zonas de Bajas Emisiones y se convierte en una alternativa de relación precio-equipamiento difícilmente igualable en el mercado.

Ficha técnica

	OMODA 5 SHS-H Pure
Nota	8/10
Precio	Desde 29.400 euros
Motor	Híbrido autorrecargable (HEV) 224 CV
Transmisión	Automática DHT
Aceleración	7,8 s de 0 a 100 km/h
Longitud	4,44 m
Anchura	1,82 m
Altura	1,58 m
Maletero	372 - 1.079 litros
Capacidad batería	1,83 kWh
Velocidad máxima	175 km/h
Consumo homologado	5,3 litros a los 100 km

Nos gusta por

- Consumo contenido.
- Mucho equipamiento de serie.
- Precio competitivo.

Mejoraría con

- Mayor amplitud interior.
- Dirección más precisa.
- Suspensión más equilibrada.





Leñaa



BYD, ahora liderando las ventas a nivel mundial de
el número de motorizaciones de uno de sus

Texto: Che

El fuego



de coches híbridos enchufables y eléctricos, amplía
los futuros "best-seller" en Europa: el Atto 2.

ma Bonilla



Las llantas son de entre 16 y 17 pulgadas y la gama de colores reducida, poco variada.

Hace menos de un año -en el número 149 de Motorlife- estuvimos en la presentación del BYD Atto 2, un SUV 100% eléctrico con 312 km de autonomía que, por planteamiento, quedaba muy ligado al uso urbano. Pues bien, en menos de doce meses la marca ha acelerado el paso: ahora llega una nueva versión eléctrica con batería de mayor capacidad, capaz de rozar los 400 km, y además una **variante “DM-I” híbrida enchufable**. Probamos esta última en su presentación europea y te contamos cuáles son nuestras primeras impresiones.

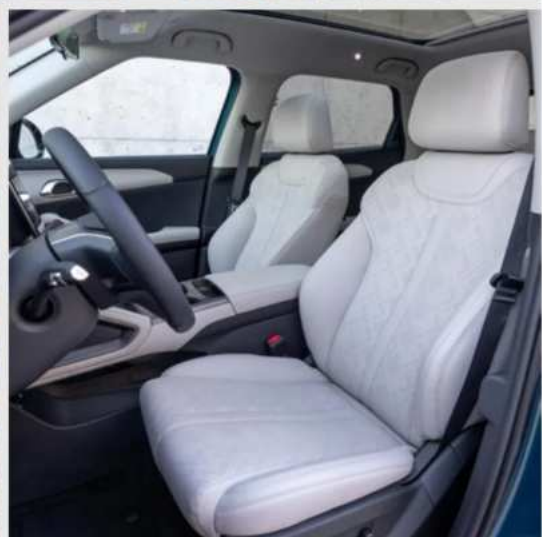
Mellizos casi idénticos

Vamos a quitarnos rápido la parte del diseño: **eléctrico e híbrido enchufable son prácticamente idénticos**. Para distinguirlos, sólo hay dos pistas: el emblema “DM-I” en el portón trasero y la tapa extra que oculta la toma para repostar gasolina. Y “shougong la!” (vamos, “¡finiquitado!”, en chino mandarín). Eso sí, hay un detalle que los separa a simple vista: el color verde de la carrocería “Hiking green” es exclusivo del Atto 2 eléctrico, mientras que el “Midnight Blue” que ves en las fotos solo está disponible en el Atto 2 DM-I.

Con 4,33 metros de largo, el Atto 2 tiene el tamaño perfecto para meterse de lleno en el terreno del Toyota C-HR, apenas 3 cm más corto, otro SUV que también ofrece una variante híbrida enchufable. No obstante, mientras el japonés parte desde 34.250 euros, **el BYD Atto 2 DM-I arranca desde 28.200 euros** en acabado de acceso a gama “Active”.

Mejoras sustanciales por dentro

Tampoco hay grandes diferencias en el habitáculo más allá de la nueva ubicación de la palanca de cambios (ahora a la derecha tras el volante) y los asientos, ahora con reposacabezas ajustable y regulación en altura para el del copiloto. Cuando lo probamos a principios de año, criticamos duramente su ausencia y BYD lo ha solucionado. Un puntazo.



Ahora incluye aplicaciones como Google Maps o Youtube de manera nativa.

Los acabados siguen siendo de muy buena calidad e incluye mucho equipamiento de serie que en otros coches del segmento sería opcional. El espacio interior es sobresaliente, con suficiente altura libre al techo incluso para pasajeros de más de 1,90 m de altura. El maletero también convence: 425 litros, ampliables a 1.335 con los asientos traseros abatidos.

Debes tener en cuenta que, **entre las dos versiones disponibles, Active y Boost, hay grandes diferencias técnicas**. En la primera, el tamaño de la batería, la potencia máxima de carga, la autonomía eléctrica y la potencia del sistema motoriz son inferiores. Con una diferencia de precio de 3.000 euros entre Active y Boost, merece la pena hacer un esfuerzo económico extra y decantarse por la segunda, la más resolutiva y equipada a la venta.

Prueba en carretera del Atto 2 DM-I

El BYD Atto 2 DM-I en versión Boost demuestra ser un SUV compacto cómodo con un desempeño dinámico que bien podría ser referencia en la marca. En ciudad, autopista y carreteras de curvas **mantiene un comportamiento estable, sin balanceos acusados en la carrocería y con una suspensión firme**, perfecto para afrontar largos viajes.

La gran novedad es el sistema híbrido enchufable, capaz de recorrer **hasta 90 km en modo eléctrico y más de 1.000 km combinando ambas fuentes de energía**. Prioriza el motor eléctrico, por lo que el consumo combinado es bajo (obtuvimos una media de 4,2 l/100 km en la prueba). La carga en CA es de hasta 6,6 kW, con unas tres horas para pasar del 15 al 80%. Como en cualquier PHEV, el tacto del freno es mejorable y, por poner alguna pega más, se percibe ruido aerodinámico a altas velocidades.

En resumen, el Atto 2 DM-I es un SUV muy equilibrado, con un sistema híbrido enchufable eficiente, un interior espacioso y mucho equipamiento a cambio de un precio ajustado. Los hay más ágiles o deportivos, pero ninguno es más barato y en eso, el modelo chino sigue siendo el rey.

Ficha técnica

	BYD Atto 2 DM-I Boost
Nota	8/10
Precio	31.200 euros (sin MOVES)
Motor	Gasolina híbrido-enchufable
Potencia	212 CV
Aceleración	7,5 segundos
Longitud	4,33 m
Anchura	1,83 m
Altura	1,67 m
Maletero	425 - 1.335 litros
Capacidad batería	7,8 kWh
Autonomía eléctrica	Hasta 90 km
Velocidad máxima	180 km/h
Consumo homologado	1,8 litros a los 100 km

Nos gusta por

- Interior espacioso y buena calidad.
- Referencia por comportamiento en BYD.
- Autonomía elevada y precio competitivo sin ayudas.

Mejoraría con

- Más controles físicos en el interior.



Eléctricos



Conducir un vehículo eléctrico Renault E-Tech es
emisiones. Si además se trata de eléctricos “con

Texto: Redac

con alma



s disfrutar de trayectos fluidos, silenciosos y sin
alma" la experiencia se convierte en una delicia.

ción Motorlife



Renault 4 E-Tech eléctrico

El R4 E-Tech eléctrico es el segundo ejercicio de nostalgia que lanza al mercado Renault; con carácter familiar y viajero.

Del Renault 4 se vendieron más de 8 millones de unidades en el mundo y es uno de los cinco coches más exitosos de la historia. Le recordamos por su funcionalidad, capacidad, polivalencia y el apodo por el que era conocido “4 Latas”: su forma tan cuadrada y sin adornos le propiciaron este mote cariñoso.

Ahora renace en formato eléctrico y se comercializa en nuestro mercado con un motor de 120 CV y una batería de 40 kWh (308 km de autonomía homologada). La versión de mayor potencia —150 CV—, va asociada a una batería de mayor capacidad: 52 kWh y 408 km de autonomía.

Hay tres niveles de equipamiento —Evolution, Techno e Iconic—, cada uno con detalles específicos para distinguirlos. Uno de estos detalles son las llantas, que si bien son siempre de 18 pulgadas, tienen un diseño diferenciador. También cambian detalles como las

telas empleadas para tapizar el interior (en Techno es de estilo tela vaquera) y los elementos incluidos de serie.

Amplitud

Ligeramente más grande que el Renault 5 E-Tech eléctrico, con el que comparte plataforma, mide 4,14 metros de largo, 1,80 m de ancho y 1,56 m de alto. Cuenta, además, con 18,1 cm de altura libre al suelo, lo que facilita mucho la entrada y salida del vehículo.

Uno de sus puntos fuertes es el habitáculo donde se disfruta de un espacio modulable que se adapta a las necesidades de conductor y pasajeros. Los respaldos de los asientos se abaten 40/60, lo que permite llevar todo tipo de maletas y objetos voluminosos.

Otro aspecto destacable es el maletero, con 420 litros de capacidad y un umbral de carga con una altura muy baja de 60 cm al suelo. Si no te parece suficiente amplitud, el R4 E-Tech eléctrico guarda aún una sorpresa, un techo de lona corredizo como el Renault 4 de los años 60. En este caso es de accionamiento eléctrico y estará disponible en Techno e Iconic. Si te preocupa el ruido aerodinámico o el viento, incorpora un



deflector de aire similar al de un techo corredizo de cristal convencional.

Hay 7 colores disponibles para la carrocería. El blanco glaciar es de serie para las versiones Evolution y Techno, en el acabado Iconic es el marrón terracota. El Renault 4 E-TECH está disponible desde 28.867 euros.

Renault 5 E-Tech eléctrico

El Renault 5 E-Tech ha marcado un estilo: llegar a la movilidad eléctrica a través del guiño al pasado.

Su nombre y su aspecto recuerdan al popular Renault 5 (y Supercinco) de la década de los 70 y 80. Algunos rasgos de su diseño son sus faros delanteros con efecto “pupila”, unos marcados pasos de rueda, llantas de 18 pulgadas y los pilotos verticales. Este Renault 5 eléctrico sustituye la toma de aire del capó por un indicador luminoso de carga. Es un coche con estética neo-retro con unas medidas compactas: **3,92 metros de largo por 1,8 de ancho y 1,49 de alto.**

El interior es moderno y atractivo con

un punto vintage marcado por un salpicadero en dos niveles que recuerda al del R5 original, aunque ahora cuenta con un gran panel de una pieza con dos pantallas: una para la instrumentación de 10,1 pulgadas y otra central táctil de 10 pulgadas para el sistema de infotretenimiento. El habitáculo ofrece buena calidad de acabados, además de materiales sostenibles como, por ejemplo, un tejido hecho a partir de botellas de plástico PET recicladas. En cuanto al espacio, cuenta con un maletero de 277 litros, ampliables hasta los 1.106 l, suficientes como para conseguir alojar dos maletas de cabina.

Motorizaciones

Hay tres versiones distintas, una de 95 CV, otra de 120 CV y la más potente de 150 caballos de potencia. Se ofrecen también dos baterías distintas, de 40 y 52 kWh lo que permite obtener una autonomía homologada que llega hasta los 410 kilómetros. En la versión de acceso la autonomía es de 300 kilómetros, mientras que en la intermedia, el rango de uso se fija en 312 km.

Está disponible en cinco llamativos colores (amarillo, verde, azul, blanco y negro).



Renault Twingo E-Tech eléctrico

Twingo llegará al mercado a principios de 2026 y no va a pasar inadvertido.

El parentesco de la nueva generación con aquel primer Twingo de 1992 es innegable. Desarrollado en tiempo récord –apenas dos años– recupera la carrocería monovolumen, y detalles muy reconocibles, como los faros que sobresalen del capó, ahora con tecnología LED.

Mide 3,79 metros de largo, 1,72 m de ancho y 1,49 m de alto, lo que lo sitúa de lleno en el segmento de los coches urbanos.

Las llantas son de 16 pulgadas de serie y recrean el aspecto de los tapacubos originales. La gama de colores también apuesta por una paleta atrevida inspirada en los años 90: rojo, verde, amarillo, negro y gris. La gama se estructura en dos acabados: Evolution y Techno.

En el interior, el Twingo E-Tech eléctrico recibe la influencia del “estilo vintage”. Aquí esa herencia se nota: el climatizador con tres mandos físicos recuerda al del original, igual que el

botón de los cuatro intermitentes, con forma de “caramelo” que sobresale de la consola. La cuadro de mandos digital de 7 pulgadas y la pantalla táctil central de 10 vienen de serie en toda la gama. También se abre un espacio para la personalización con múltiples accesorios, algunos fabricados mediante impresión 3D, como palancas de cambio intercambiables.

A pesar de su reducido tamaño exterior, aprovecha las formas regulares de la carrocería y logra un habitáculo diseñado para acoger con comodidad a cuatro pasajeros: las plazas traseras pueden ajustarse en longitud e inclinación de manera independiente.

Motor

Su propulsor ofrece 60 kW (82 CV), una potencia correcta teniendo en cuenta que en su versión Evolution tiene un peso de 1.200 kg. El nuevo Twingo utiliza una batería de 27,5 kWh netos, con la que firma una autonomía de 263 km.

Todavía no hay precio oficial pero responsables de la marca lo han situado en menos de 20.000 euros.

VIAJAR EN A-ES

Ya estamos en plena temporada de
claves para que tu trayecto en

Texto: Pau

A photograph of a snowy forest scene. A dark-colored car is driving on a snow-covered road that curves through a dense forest of tall, snow-laden evergreen trees. The sky is a clear, bright blue. The overall atmosphere is serene and wintry.

N COCHE QUIAR

la de esquí. Te damos todas las
coche a la estación sea seguro.

ula Martín



Objetos sueltos en el interior del coche, nunca.

Hay que preparar todo con un poco de antelación, así que vamos a ayudarte y darte algunas claves para que tu viaje sea más seguro.

Infórmate del tiempo

No salgas a la carretera sin la información necesaria sobre las condiciones climatológicas que vas a encontrarte: posibles nevadas, cortes de carretera... en la página de la DGT encontrarás mucha información al respecto, sobre todo las carreteras afectadas por hielo y nieve.

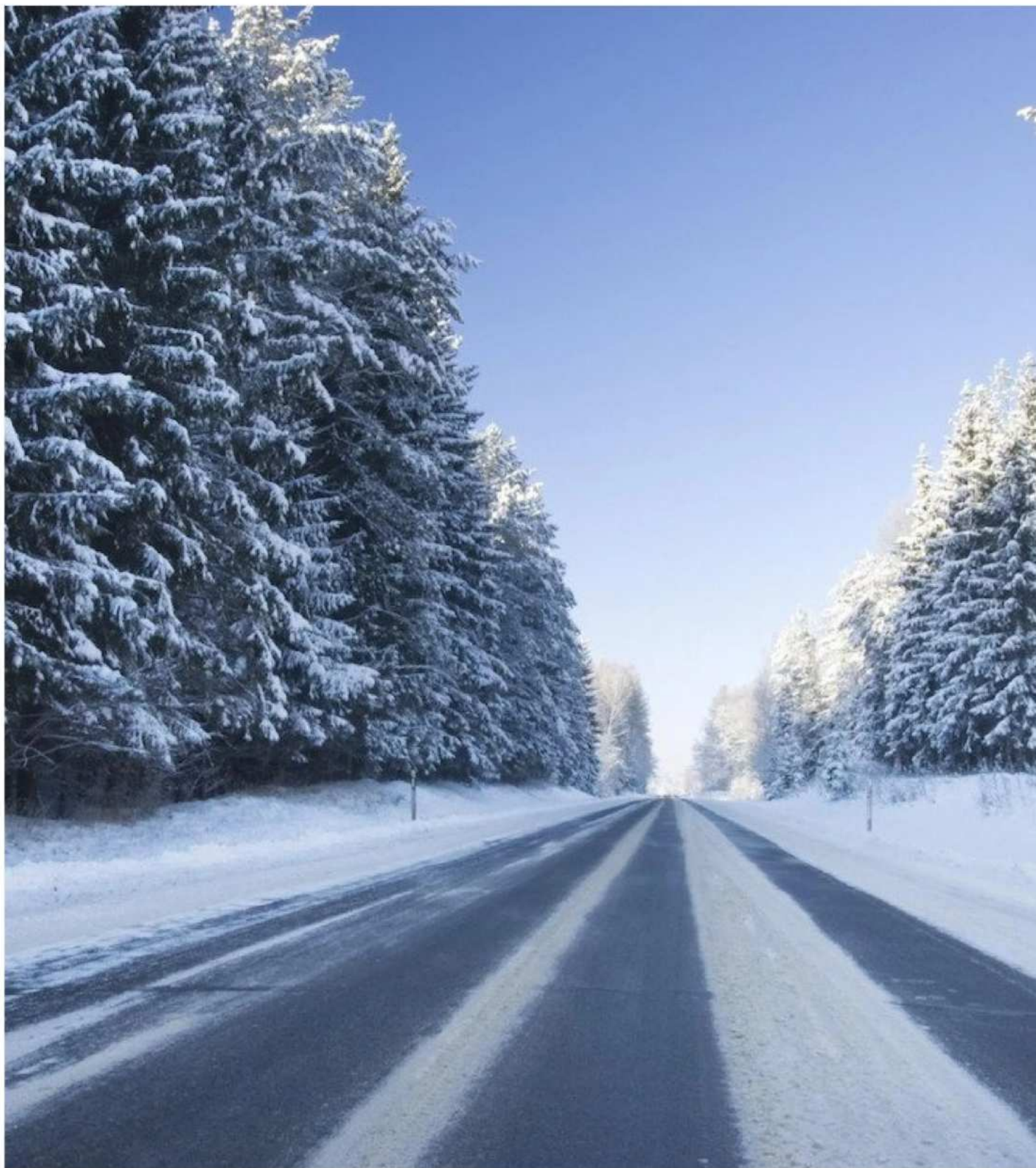
Prepara tu vehículo

Lo mejor es llevar el coche al taller para que nos hagan un chequeo, que básicamente constará revisar los frenos, el estado del aceite, el líquido anti-congelante, la batería y el limpiaparabrisas. Nosotros mismos comprobaremos el estado del dibujo de los neumáticos y nos aseguraremos de llevar cadenas si nuestro coche no va equipado con neumáticos de invierno u todo-tiempo con el pictograma de las montañita y el copo de nieve.

Equipaje

Aquí te damos una serie de **consejos** que conviene saber a la hora de colocar el equipaje cuando vayamos a esquiar:

- No lleves objetos sueltos en el interior del vehículo, no dejes las botas tiradas sin atarlas.
- Aprovecha los compartimentos interiores.
- Al cargar el coche, elimina todo lo innecesario.
- Coloca los bultos más pesados en el centro del maletero y lo más abajo posible.
- Sujeta la carga para que no se mueva.
- No coloques nada en la bandeja trasera que pueda afectar a la visibilidad.
- Ajusta la presión de los neumáticos a la carga del vehículo y ten en cuenta que cuando llegues a la estación habrá nieve. Con poca presión en los neumáticos tendrás problemas.
- Si hace falta, recurre a una baca o cofre para el techo.



Leer el estado del asfalto.

Colores de las alertas

La DGT avisa de los **niveles de dificultad** al circular por carretera con nieve por colores:

Verde: Prudencia, comienza a nevar. Se recomienda no sobrepasar la velocidad de 100 kilómetros por hora en autopistas autovías y de 80 kilómetros por hora en el resto de las carreteras. Los camiones deben circular por el carril derecho y no deben adelantar.

Amarillo: Precaución, la calzada empieza a cubrirse de nieve. En este nivel no se permite circular a los camiones. Los coches y autobuses no deben rebasar los 60 kilómetros por hora.

Rojo: Circulación muy difícil, la calzada se encuentra completamente cubierta de nieve. En esta situación la circulación sólo es posible haciendo uso de las cadenas o neumáticos de invierno. La velocidad a la que como máximo se recomienda circular es de 30 kilómetros por hora.

Negro: La carretera está intransitable.

Lo que no debes hacer

- **No fijarte en el estado del asfalto.** Es muy importante leer la carretera. Por ejemplo, el asfalto resbala más cuando comienza a llover y después de una época de sequía como la que tenemos. Después de estar muchos días seco la suciedad acumulada se vuelve muy resbaladiza con las primeras gotas de agua. El asfalto es también muy resbaladizo en invierno al final de la noche y las primeras horas de la mañana. En días húmedos, fríos, con nieblas o cubiertos sin sol, el asfalto puede quedar resbaladizo todo el día, sobre todo en carreteras poco transitadas o en los carriles menos usados. Busca siempre la zona seca de la carretera.
- **No uses agua caliente.** Si tienes hielo en el parabrisas nunca uses agua caliente -ni templada- para quitarlo. La diferencia de temperatura contrae el cristal y puede rajarse.
- **Quítate el abrigo.** Dentro del coche hay que quitarse el abrigo, cazadora, parca o cualquier tipo de chaqueta, ya que con una prenda de este tipo puesta el cinturón de seguridad no te sujeta correctamente al quedar más



Neumáticos de invierno.

lejos del cuerpo, permitiendo un movimiento más grande del cuerpo en caso de impacto.

- **¡Ojo al aquaplaning!** Si ves una balsa de agua en la carretera y el coche va a pisarla no reacciones bruscamente. Si en el momento en el que el coche pasa una balsa de agua, notas un bandazo, estás teniendo un aquaplaning. No frenes ni gires el volante para que los neumáticos recuperen cuanto antes la adherencia. Espera a que el coche recupere por sí solo la adherencia. Si la balsa te pilla en plena curva, no muevas el volante, no gires más ni menos, mantén la dirección tal y como la tenías antes de pisar la balsa. Notarás que el coche pierde un poco la trayectoria, pero si estás circulando a una velocidad prudente el coche recuperará la trayectoria por sí mismo en cuanto las ruedas consigan evacuar el agua. Si giras más el coche tardará más en recuperar la trayectoria y tendrás un bandazo muy fuerte cuando lo haga; si giras menos ayudarás a los neumáticos, pero estarás dirigiendo el coche fuera de la carretera.
- **Frena a tope.** En invierno es más probable conducir con baja adherencia en

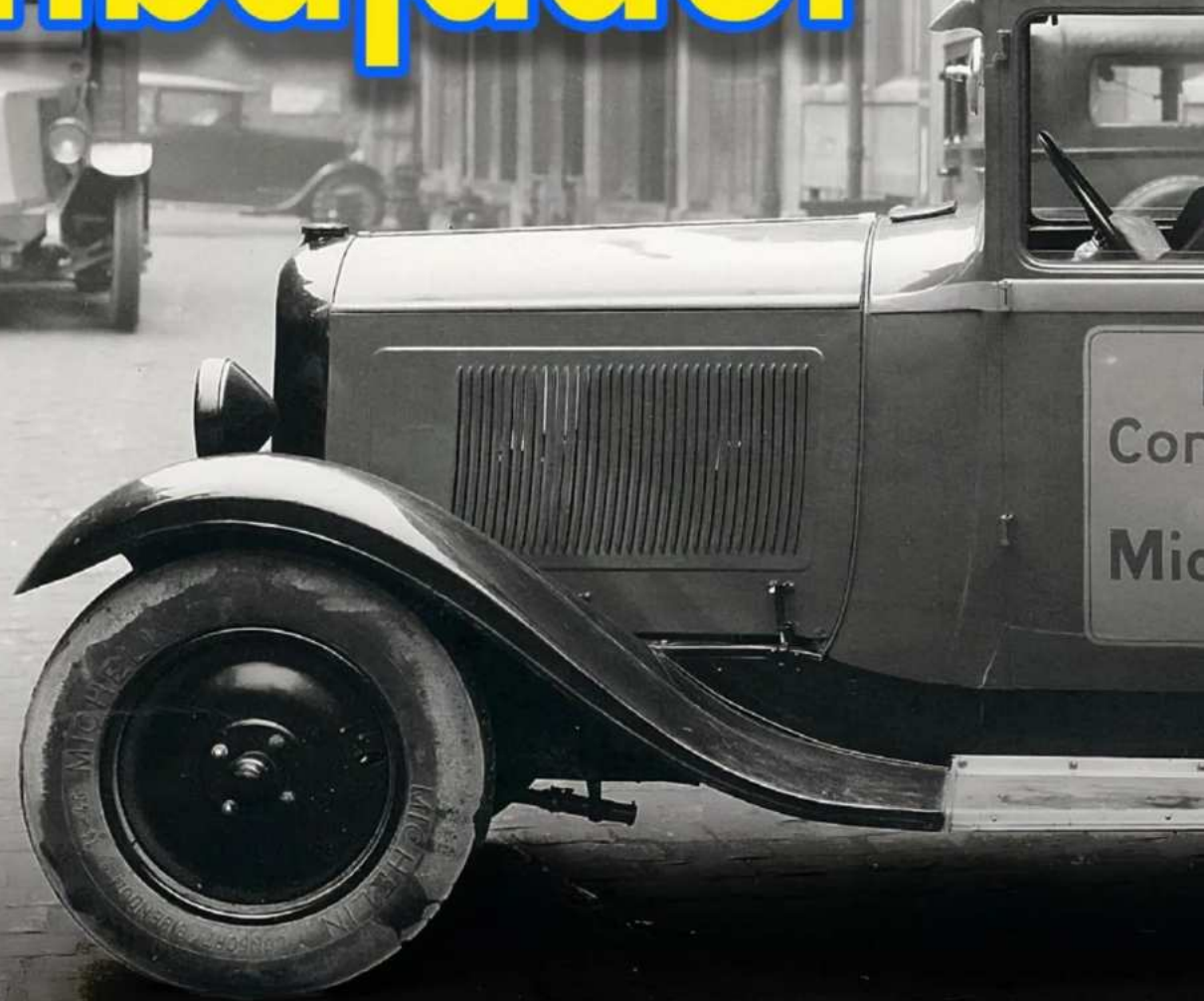
la carretera y también es más probable que en una frenada brusca salte el antibloqueo de frenos (ABS), incluso a baja velocidad. No te asustes al sentir las vibraciones del pedal o al oír un tracateo. Sigue frenando con fuerza y recuerda que con el ABS puedes girar y esquivar un posible obstáculo si fuera necesario.

- **No quites el control de estabilidad,** este sistema está creado específicamente para las situaciones de baja adherencia para que el coche no pierda la trayectoria que el conductor marca con el volante.

Neumáticos de invierno

Con ellos puedes circular sobre nieve y hielo son problemas. Pero además, los neumáticos de invierno son los que presentan mejor rendimiento también sobre superficies secas o mojadas cuando la temperatura exterior es baja (por debajo de 7°C). Más allá del superior agarre, evitan mejor el aquaplaning al evacuar mejor el agua, y también reducen la distancia de frenado sobre suelo mojado.

El mejor embajador



Érase una vez un muñeco al que llamab
el icono más reconocible

Texto: Aranc



an muñeco Michelin. Bibendum es
del mundo del motor.

na Pato

motor en www.auto10.com

motorlife 113

Revistas.PeruRadio.net.pe



1898

1910

1925
1930

1950
1960

1970

1980
1990

1998
2000

2000
2017

Today

No importa en qué punto del planeta te encuentres, probablemente hayas visto el muñeco Michelin en salpicaderos de coches, techos de camiones, rotondas en las carreteras, restaurantes o, si has tenido suerte, llegará a tu mente esos días de verano en la playa cuando de repente aparecía el muñeco Michelin cargado de juegos para animar a los más peques. **¿Cómo el muñeco Michelin se convirtió en el fenómeno internacional que nos resulta tan familiar, y que incluso es pieza de colección?**

Pila de neumáticos

La historia comienza a finales del siglo XIX, cuando los hermanos Édouard y André Michelin exhibían sus neumáticos en una feria de Lyon. Allí, Édouard observó que la pila de neumáticos expuesta parecía una figura humana si se le añadían brazos y piernas.

Años más tarde, esta idea se transformó gracias a una ilustración del anuncio de una cervecera alemana, cuyo personaje brindaba con una copa. **Michelin reinterpretó la escena: Bibendum se presentaba diciendo la frase latina “Nunc est bibendum”** (“Ahora es el momento de beber”), pero en vez de cerveza, “se bebía los obstáculos de la carretera”. Así nació el nombre del personaje.

Más que un logotipo

Por aquel entonces los neumáticos eran blancos y este fue el color que naturalmente adoptó el personaje y que se ha mantenido hasta nuestros días. Además, en aquella época el principal mercado de neumáticos no era el de coches, sino de bicicletas, por lo que el muñeco se creó como un montaje de anillos finos, diferente al que conocemos hoy.

Se convirtió inmediatamente en el embajador de la marca Michelin. En campañas de publicidad de principios del siglo XX, personas disfrazadas de muñeco Michelin iban entregando pequeños muñecos Bibendum entre el público. Podéis imaginar con qué rapidez se hicieron populares.



Este simpático muñeco, que inspiraba confianza y enfatizaba el confort proporcionado por los neumáticos Michelin, fue un gran éxito. Además, como embajador de la marca no ha sido un logotipo fijo, sino que ha tenido la capacidad de evolucionar con las décadas.

Durante el siglo XX fue cambiando para adaptarse a cada época:

- Abandonó el monóculo y el puro.
- Adoptó un aspecto más atlético conforme los neumáticos fueron ensanchándose.
- Cambió sus botas pesadas por zapatos de conductor.
- Rejuveneció para conectar con nuevas generaciones.

Lo único que nunca cambió fue su inconfundible color blanco.

Tradición mundial

A partir de los años 40 y 50, algunos clientes comenzaron a colocar su muñeco Michelin en los techos de sus vehículos, especialmente en camiones. Con la llegada del revolucionario neumático radial, que catapultó a Michelin en la industria del transporte pesado, la figura del muñeco pasó a representar seguridad, estabilidad y confianza en carretera.

La marca decidió entonces fabricar muñecos más resistentes para uso exterior. Así, lo que había empezado como un gesto espontáneo de unos fans se convirtió en un símbolo habitual entre transportistas de todo el mundo.

El éxito de Bibendum no ha disminuido en más de un siglo. En el año 2000, poco después de cumplir 100 años, el Financial Times lo reconoció como el mejor logotipo de la historia.

Además, estudios internacionales demostraron que el 90 % de la población mundial reconoce instantáneamente al muñeco Michelin, lo que lo convierte en uno de los iconos publicitarios más influyentes jamás creados.



@Auto10com



@auto10com



@motorlife_mag

motorlife

comunicación

Descubre, siente, conduce... y empieza a hablar de coches

Felices Fiestas

motor en www.auto10.com

Próximo Número
DISPONIBLE LA PRIMERA SEMANA
DE FEBRERO

motorlife 119

Revistas.PeruRadio.net.pe